

# UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

*Utvecklingen av den planerade stadsdelen Södra Värtahamnen innebär att beaktanden och hänsynstaganden behöver göras till en rad förutsättningar och faktorer. Den planerade bebyggelsen har som utgångspunkt stadens övergripande strategier och målsättningar likaväl som de strategiska beslut som fattats specifikt för området Norra Djurgårdsstaden. Av vikt för områdets utveckling är även relationen till befintliga eller planerade verksamheter inom och i anslutning till området. Några av de identifierade planeringsförutsättningarna behöver i vissa avseenden ses i ett mycket bredare och större perspektiv. För vissa frågor har antaganden gjorts för att kunna sätta in den planerade bebyggelsen i ett framtida sammanhang.*

### 3. Programområdet

#### Ett område i kontinuerlig utveckling

Stockholm har historiskt utgjort en viktig nod för sjöfarten, handeln och resandet kring Östersjön. I modern tid har området vid Lilla Värtans vatten sedan slutet av 1800-talet utgjort en viktig del i detta sammanhang, och genom en successiv utveckling av hamn- och industriverksamheten har området kommit att ha en central roll för Stockholms och regionens försörjning. 1879 förvärvade staden mark för hamnändamål, bland annat för kolhantering, i ett vid den tiden relativt obebyggt område. Själva hamnen byggdes 1879-1886, och 1882 öppnades järnvägen för både gods- och persontransporter<sup>13</sup>. I samband med detta uppfördes även den stationsbyggnad, ritad av Adolf Edelsvärd, som fortfarande står kvar. En viktig förändring för sjöfarten var ångbåtarnas inträde på marknaden på 1870-talet.

Hamnverksamheten i Värtahamnen utvecklades sedan successivt under början av 1900-talet, bland annat genom fördjupning, utfyllnader och anläggandet av nya pirar. Hamnen kom då att bli en massgodshamn för hantering av bulkvaror, järn, kol, papper etc. Färjetrafiken till Finland inleddes 1966 av Silja Line, en verksamhet som utvecklades ytterligare fram till slutet av 1980-talet.

Parallellt med utvecklingen av Värtahamnen köpte staden successivt in mark söderut mot Frihamnen och Loudden. Frihamnen invigdes 1926 och Ford öppnade en fabrik i området samtidigt som en rad andra verksamheter etablerades under första hälften av 1900-talet. Fram tills idag har hamnområdet sammantaget utgjort en fullvärdig miljö för olika hamnrelaterade funktioner.

Över tid har områdets karaktär förändrats från att ha varit en småskalig, levande hamnmiljö, till att idag vara en storskalig hamnanläggning med delvis stora överytor. Dagens hamnverksamhet är i princip koncentrerad till Värtapiren i norr och Frihamnspiren och Loudden i söder. Energianläggningar och lättare industriverksamhet finns norr om programområdet i den så kallade Energihamnen (Norra Värtahamnen). Denna utveckling har gradvis öppnat för en omvandling av programområdet med tillskott av ny bebyggelse med andra funktioner bland annat under 1980-talet. Under de senaste decennierna har de sista kvarlevorna av den tidigare hamnverksamheten inom Södra Värtan i stort sett försvunnit, då oljecisterner och lagerbyggnader har rivits. Stora delar av den mark som frigjorts används nu som parkering i väntan på områdets vidare utveckling.



# Historiska bilder från Värtahamnen

Överst t v: Elektricitetsverket i Värtan (1931)

Underst t v: Värtahamnen med Värtaverkets kontor i förgrunden (årtal okänt)

Underst t h: Värtahamnen och Frihamnen sett mot söder (1931)

(Bilder: Stockholmskällan)



## 4. Stockholms stads program och visioner

### Stockholms vision 2030 och Promenadstaden

Stockholms stad arbetar aktivt för att främja en fortsatt tillväxt och befolkningsökning, vilket ställer stora krav på att vidareutveckla allt från goda livsmiljöer och effektiva kommunikationer till ett gott företagsklimat och service. Tillväxten ställer också höga krav på att Stockholm fortsätter att utveckla arbetet med miljö- och hållbarhetsfrågor. Utmaningen ligger till stor del i att möta den växande storstadens behov och samtidigt bevara stadens skönhet och de värden som gör just Stockholm unikt, till exempel närheten till vatten och natur. Till år 2030 bedöms Stockholms stad ha vuxit till närmare en miljon invånare och hela regionen till 3,5 miljoner invånare.

I Vision Stockholm 2030<sup>15</sup>, som togs fram 2007 av staden tillsammans med andra regionala aktörer för Stockholms utveckling och en hållbar tillväxt, presenteras tre teman och ett antal karaktärsdrag som ska visa hur det är

att bo, verka i och besöka Stockholm år 2030. Stockholm ska bland annat vara en mångsidig och upplevelserik storstad i världsklass, med unika stadsmiljöer som kombinerar storstadens puls med närheten till natur och vatten och lockar besökare från hela världen. Staden ska vara innovativ och växande men också tillgänglig och trygg för dess medborgare.

Stockholms strategi att bygga staden inåt utgår från Översiktsplan 99<sup>16</sup>. I översiktsplanen pekas ett antal så kallade stadsutvecklingsområden ut, vilka i huvudsak utgörs av tidigare industri- och hamnområden som idag ofta har en låg grad av markutnyttjande. Samtidigt innebär deras läge i staden en potential att utveckla nya attraktiva och urbana stadsdelar. Denna strategi följs nu upp genom Promenadstaden – stadens nyligen antagna översiktsplan. En sådan utveckling tillsammans med en effektiv kollektivtrafiksörjning, bättre samband och tillgänglighet mellan olika stadsdelar och områden, innebär att Stockholm bedöms kunna utvecklas på ett mer hållbart sätt.

### Arkitektur Stockholm

I samband med att Promenadstaden antogs gavs ett uppdrag till stadsbyggnadsnämnden att konkretisera översiktsplanens stadsutvecklingsstrategier. Detta sker under samlingsnamnet Arkitektur Stockholm, ett arbete som ska utgöra en plattform för en fortsatt konstruktiv debatt kring Stockholms utveckling. Sammantaget ska arbetet mynna i en strategi för stadens gestaltning, en redovisning av stadens värden och karaktärer, likaväl som i ett antal råd och riktlinjer. Samråd har nyligen genomförts om ett förslag kring stadens gestaltning, i vilket det lyfts aspekter som ett rikt och levande stadsliv, attraktiva stadsmiljöer och en hög arkitektonisk kvalitet för en hållbar utveckling.<sup>17</sup>

### Stockholms parkprogram

Stockholm är en attraktiv storstad som växer och förtätas, vilket medför ett behov av att förnya och utveckla stadens grönområden,







Vy över Södra Värtahamnen och Energihamnen från Lidingö

parker och natur. I samband med förtätningen kan tillfälle och möjlighet ges till investeringar i såväl nya som befintliga grönområden för att förstärka grönstrukturens värden och användbarhet. Många aktörer inom staden är delaktiga i parkernas utveckling och förvaltning. Stockholms parkprogram syftar till att förmedla gemensamma riktlinjer och förhållningssätt med målet att på bästa sätt utnyttja det värde och den potential Stockholms parker och natur har. Ambitionen är också att skapa en mångfald och variation av gröna rum i staden, såväl stillsamma platser för ro och avkoppling som aktivitetsytor för spontanidrott och möten av olika slag. En uppdatering av Stockholms parkprogram pågår.

### **Program för utvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden**

Ett övergripande program för stadsutvecklingsområdet Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden presenterades 2001<sup>2</sup>. I programmet anges att området (idag Norra

Djurgårdsstaden) besitter en potential att inrymma cirka 10 000 nya bostäder samt cirka 30 000 arbetsplatser, med tillhörande social och kommersiell service. Ett remiss- och samrådsförfarande kring programmet med tillhörande underlag genomfördes under 2002-2003. Stadsbyggnadsnämnden beslutade med samrådsförfarandet som grund att fortsätta planeringen för vissa avgränsade områden i Gasverksområdet och Södra Värtahamnen.

Sedan programmets upprättande har planeringsförutsättningarna förändrats vilket har föranlett en fördjupning och aktualisering av programmet för mer avgränsade områden, bland annat i syfte att hantera planeringsfrågor som berör ett större område än en enskild detaljplan. Detta gjordes till exempel för området Hjorthagen och Gasverksområdet under 2007<sup>3</sup> då strategiska avvägningar och bedömningar kring planeringsinriktningen med tillhörande miljöfrågor behandlades. I samband med att en miljökonsekvensbeskrivning togs fram för området genomfördes samråd även kring själva programförslaget.

### **Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden**

Stockholms kommunfullmäktige har beslutat att Norra Djurgårdsstaden är ett av tre områden som ska ges en tydlig miljöprofil (de övriga är Lövholmen och renoveringen av miljonprogrammen). Detta innebär att Norra Djurgårdsstaden ska bli ett föredöme för hållbart stadsbyggande. Området ska därmed också vara ett nationellt och internationellt skyltfönster, där innovativ teknik och kreativa lösningar utvecklas och visas upp och som bygger på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Norra Djurgårdsstaden har valts ut av Clinton Climate Initiative<sup>18</sup> som ett av 18 projekt i världen som har goda förutsättningar att bli klimatpositiva stadsdelar.

Ett övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling<sup>19</sup> i Norra Djurgårdsstaden har tagits fram utifrån den vision och de fokusområden som identifierats. Syftet med

programmet är att tillhandahålla övergripande och operationella mål samt åtgärder inom olika sektorer. Programmet, som godkändes av kommunfullmäktige den 11 oktober 2010, har till syfte att vara styrande för miljöarbetet under planerings-, projekterings-, produktions- och förvaltningsskedet.

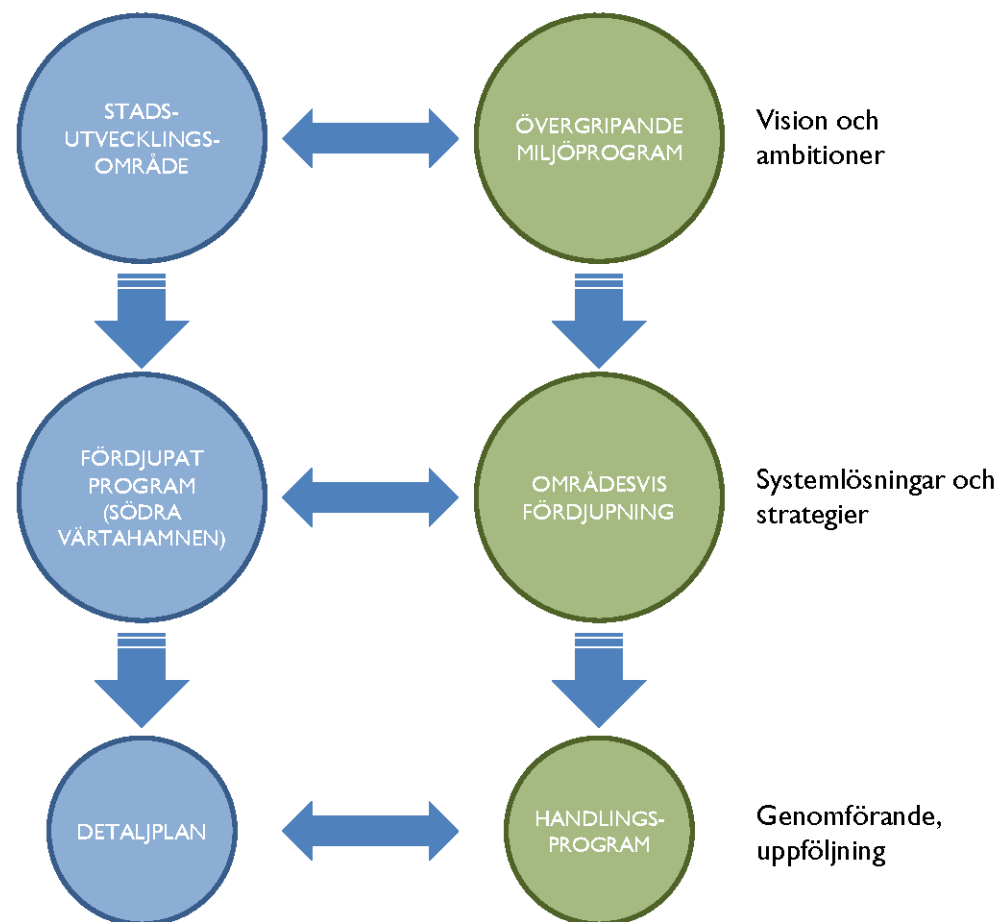
För att ytterligare konkretisera det övergripande miljöprogrammet efter specifika förutsättningar som områdets olika delområden besitter, kommer fördjupningar av programmet att ske. Dessa baseras på systemstudier för till exempel energi, dagvatten och avfallsfrågor för avgränsade geografiska områden eller verksamheter, till exempel för området Södra Värtahamnen (se bild till höger som visar sambanden mellan processerna för planering och miljöprofilering).

Det övergripande miljöprogrammet, med stöd av områdesvisa fördjupningar, följs upp

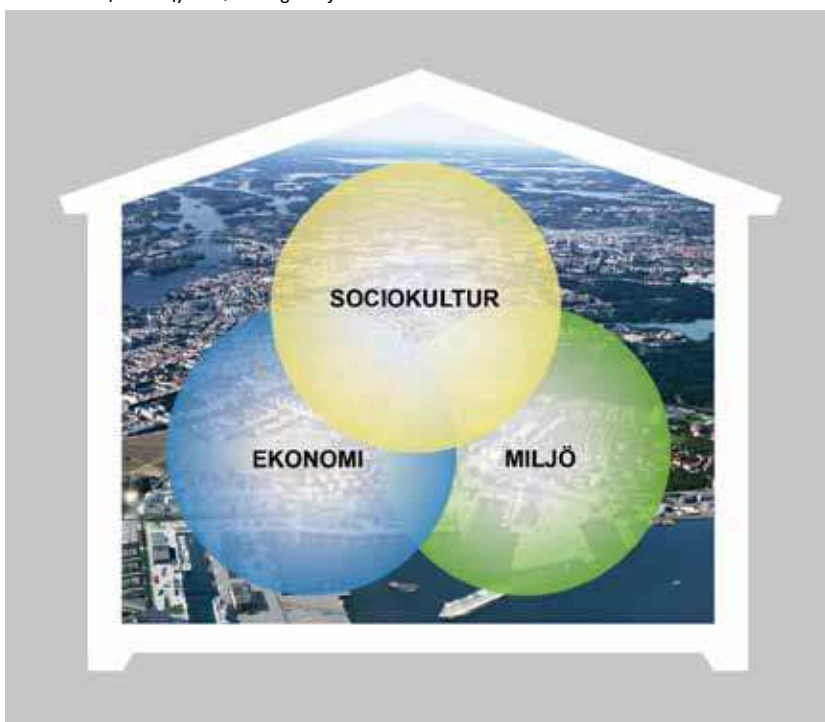
med ett särskilt handlingsprogram för varje utbyggnadsetapp. Här anges specifika miljö- och hållbarhetskrav för det aktuella utbyggnadsområdet utifrån de övergripande och operationella målen i det övergripande programmet. Handlingsprogrammen kan omfatta krav kring till exempel kommande bebyggelse likaväl som för den offentliga miljöns funktion, planering och utförande. Miljöprofileringen av Norra Djurgårdsstaden innebär högre målsättningar och krav än de som normalt ställs i gällande regler i Miljöbalken, PBL (Plan- och Bygglagen) och BBR (Boverkets Byggregler) och som ligger till grund för all planering och byggande.

För att uppnå goda resultat krävs en utvecklad och god samverkan mellan staden, byggherrar och andra aktörer. Samtidigt är det väsentligt att betona stadens och aktörers olika roller i syfte att få till stånd en framgångsrik process.

Schematisk bild över sambanden mellan planprocessen för Norra Djurgårdsstaden och de dokument som styr miljöprofileringsarbetet.



Hållbarhet i ett stadbyggnadssperspektiv;  
sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekter  
inom ramen för den fysiska, rumsliga miljön



## Några definitioner

### Hållbar

Hållbar utveckling innebär en balans och samordning mellan ekologisk, ekonomisk och social utveckling enligt Brundtland-rapporten, 1987.

### Klimatpositiv

Med klimatpositiv utveckling menas en utveckling där netto-utsläppen av växthusgaser från ett projektområde är mindre än noll enligt den standard som utvecklas av Clinton Climate Initiative<sup>18</sup>. Genom att utföra en ”balansräkning för kol” för stadsdelen, med ett flertal ingående sektorer, kan man visa om stadsdelen är klimatpositiv. Var den geografiska gränsen/systemgränsen för beräkningen dras är väsentlig för utfallet av beräkningen.<sup>19</sup>

### Klimatneutral

Med klimatneutral menas att stadsdelen, byggnaden, anläggningen, produkten eller verksamheten inte har någon påverkan på jordens klimat. I en konkret situation, efter att alla möjliga utsläppsreduktioner vidtagits lokalt, kan kvarvarande utsläpp av växthusgaser i vissa fall kompenseras med investering i förnyelsebara energiprojekt eller trädplantering i andra områden (ofta utomlands) eller genom sk parkering av utsläppsätter (där utsläppsätter undandras utsläppsmarknaden).<sup>19</sup>

### Fossilbränslefri

Med fossilbränslefri menas att användningen av bensen, olja, kol, gas och andra fossila bränslen har fasats ut.<sup>19</sup>

## 5. Infrastruktur

### Vision 2015 – utveckling av Stockholms hamnar

Stockholms Hamn AB<sup>20</sup> presenterade under 2004 Vision 2015 som ett försök att samordna hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov. Utredningen utgör underlag för samordning med myndigheter och övriga berörda inför planering av området Norra Djurgårdstaden, med fokus på området Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Stockholms Hamnars styrelse har tagit beslut att arbeta i enlighet med Visionen.

Vision 2015 illustrerar en maximalt utbyggd hamnkapacitet i området som del i att möta regionens framtida behov av person- och godstransporter. I visionen föreslås hamnverksamheten koncentreras och effektiviseras vid befintliga pirar, bland annat genom fler och bättre fartygslägen. Genom dessa åtgärder bedöms markyta kunna frigöras för en stadsutveckling i övrigt. I visionen anges Värtahamnen hantera Finlandstrafiken medan

Frihamnen hanterar trafiken till och från Baltikum och Ryssland. Kryssningstrafiken till Stockholm hanteras både vid Stadsgårdskajen och Frihamnen, där en ny kryssningsterminal nyligen har invigts i ett tidigare hamnmagasin. Kryssningstrafiken i övriga innerstadshamnar berörs inte av visionen. Vision 2015 bygger även på att den tyngre hamnverksamheten i området flyttas till andra hamnlägen i regionen. Containerterminalen planeras att flyttas till Norvik i Nynäshamn, samtidigt som frågan om omlokalisering av oljehantering vid Loudden inte har klargjorts. Tillstånden för den pågående verksamheten där gäller till 2019.

Stockholms Hamnar har i samarbete med staden påbörjat ett genomförande av visionen genom att en ny detaljplan för Värtapirens utbyggnad har tagits fram. Detaljplanen<sup>21</sup> antogs i stadsbyggnadsnämnden under 2009 och innebär att Värtapiren förlängs ut i Lilla Värtan för att ge möjlighet till fler och bättre fartygslägen kring piren, bland annat ett nytt läge för tåg färja. På piren ges även utrymme



Den nya kryssningsterminalen på Frihamnspiren

Den planerade färjeterminalen på Värtapiren  
(Bild: Stockholms hamnar/Arkitektfirmaet C. F. Møller/Berg Arkitektkontor)



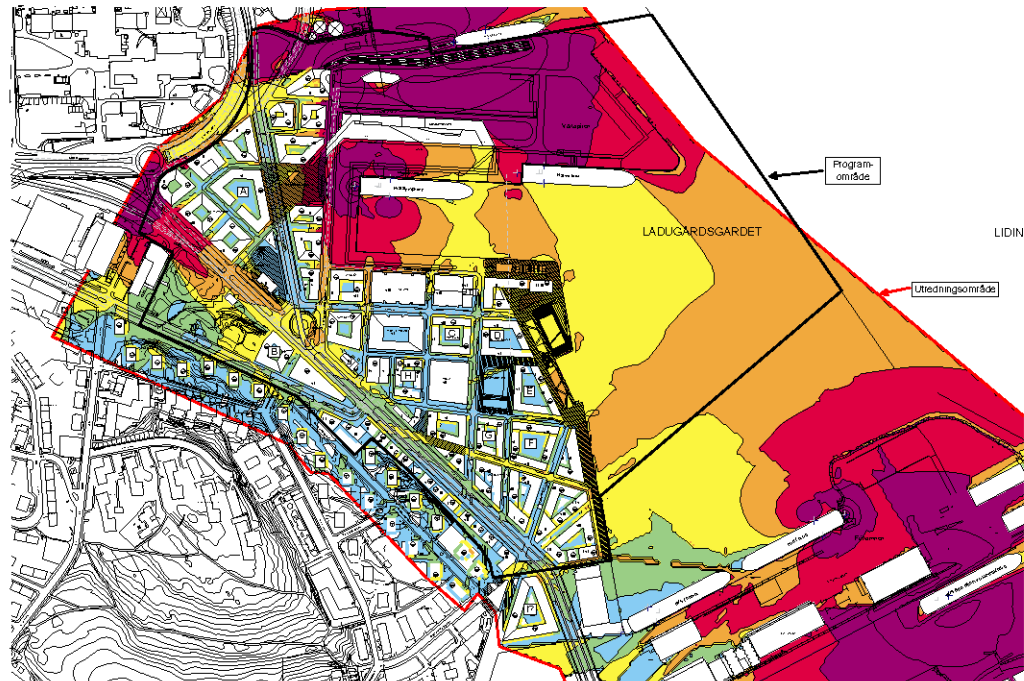


Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus  
(SOSFS 2005:6)<sup>23</sup>

### Riktvärden för lågfrekvent buller

Tersband (Hz)	Ljudtrycksnivå (dB)
31,5	56
40	49
50	43
63	41,5
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

Karta som visar bullrets beräknade utbredning från hamnverksamheten nattetid (till och med kl sju på morgonen) i förhållande till ny bebyggelse. Grön och blå färg innebär att bullernivån ligger under riktvärdet för bostäder<sup>24</sup>.  
(Bild: Structor Akustik - kartan är beskuren)



Naturvårdsverkets allmänna råd om externt  
industribuller (SNV RR 1978:5 rev. 1983)<sup>24</sup>

Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dBA.				
Områdesanvändning <sup>1)</sup>	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge "FAST"
	Dag kl 07-18	Kväll kl 18-22 samt söndag och helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	Momentana ljud nattetid kl 22-07
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	—
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40 <sup>2)</sup>	55
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor. <sup>3)</sup>	40	35	35	50

för uppställning av fordon samt en ny färjeterminal. Terminalens placering och utformning utgår ifrån hamnverksamhetens funktionella behov, men även ifrån möjligheten att integrera terminalen med den planerade stadsdelen.

I miljööverdomstolens dom för hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen - Frihamnen<sup>22</sup> har Stockholms Hamn AB fått ett antal villkor kopplade till buller. Sökanden ska bland annat senast vid idrifttagande av kaj inom de hamnytor som tillskapas genom den tillståndsgivna verksamheten erbjuda elanslutning till rederier med annan linjetrafik på hamnen än containertrafik. Inom övriga hamnytor ska hamnen senast två år efter lagakraftvunnen dom erbjuda elanslutning till rederier med sådan linjetrafik.

Miljööverdomstolens dom medförde även ett antal prövotidsförordnanden och föreskrifter. Bland annat ska hamnen i samråd med till-

synsmyndigheten och Lidingö stad under en prövotid utreda dels möjligheterna att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid närmaste befintlig bostad inte överstiger naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri samt, för lågfrekvent buller, riktvärdena i socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6), dels förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Resultatet av utredningarna samt förslag till åtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom ett år från lagakrafttagande dom. De förslag till slutliga villkor som ska ges in till miljödomstolen ska föreskriva krav på viss teknik eller skyddsåtgärd och/eller begränsningsvärden och hur dessa ska verifieras. Under prövotiden och tills annat bestämts får buller från verksamhetsområdet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder än motsvarande 5 dBA över riktvärdena. Rikt-

värden nattetid ska användas fram till kl sex på morgonen. Beträffande momentana ljud nattetid får 60 dBA inte överskridas.

Hamnen ska även i samråd med tillsynsmyndigheten under en prövotid utreda möjligheterna att minska bulleremissionerna från hamnrelaterad tågtrafik och vilka åtgärder som kan vidtas, till exempel fasadisolerande åtgärder eller bullerbegränsande åtgärder på vagnkopplingar, vagnhjul och spår.

### Värtabanan och övrig spårinfrastruktur

Hamnområdets försörjning med järnvägstrafik sker via Värtabanan – ett industrispår som förbinder hamnområdet med stambanan vid Tomtebodan. Värtabanan passerar genom några av stadens utvecklingsområden (Hagastaden, Albanoområdet, Norra Djurgårdsstaden) men även Kungliga Nationalstadsparken. Idag trafikeras Värtabanan primärt av godstrafik på väg till och från hamnen. I viss omfattning förekommer transporter med farligt gods. Inom och i anslutning till programområdet finns två bangårdar som del av tågfunktionen. ”Värtan Västra” ligger i dalgången mellan Hjorthagsberget och Storängsbotten och används för rangering av godsvagnar till och från befint-

ligt järnvägsfärjeläge. Bangården byggs om och moderniseras i samband med genomförandet av Norra Länken. ”Värtan Östra” ligger inom aktuellt programområde mellan Gärdets bebyggelse och Södra Värtan. Bangården används dels för rangering och uppställning men även för tågtransporter till containerterminalen och tidigare även Loudden. Industrispår och stickspår har tidigare försörjt hamnlägen inom Södra Värtahamnen och Energihamnen (Norra Värtahamnen). De flesta av dessa spår har dock tagits bort med tiden. Järnvägsinfrastrukturen ingår som en del i riksintresset Stockholms Hamn.

### Norra länken och Hjorthagsmotet

Norra Länken<sup>25</sup> utgör tillsammans med Esingeleden och Södra Länken del i en möjlig ringled runt Stockholms centrala delar. Norra Länken håller för närvarande på att genomföras och beräknas att tas i drift 2015. Länken innebär dels att trafik till och från Lidingö inte behöver passera de mest centrala delarna av Stockholm, samt att Lidingövägen/Valhallavägen kan avlastas från tung trafik till och från hamnen. Norra länken är i huvudsak planerad att gå i tunnel, men har i delarna kring Norra Djurgårdsstaden ett yttligt läge i markplan.

Huvudman för Norra länken är Trafikverket (tidigare Vägverket).

Där Norra länken möter Lidingövägen anläggs en ny trafikplats<sup>26</sup>, Hjorthagsmotet, som ansluter till Lidingövägen in mot City samt till Hjorthagen via Jägmästargatan. Trafikplatsen har även en anslutning till Södra Värtahamnen. En direktramp möjliggör att bland annat tung trafik från hamnen får direkt access till Norra Länken. Trafikplatsen fyller även en funktion som länk i det regionala cykelvägnätet<sup>27</sup> för trafik som passerar området mellan Lidingö och centrala staden.

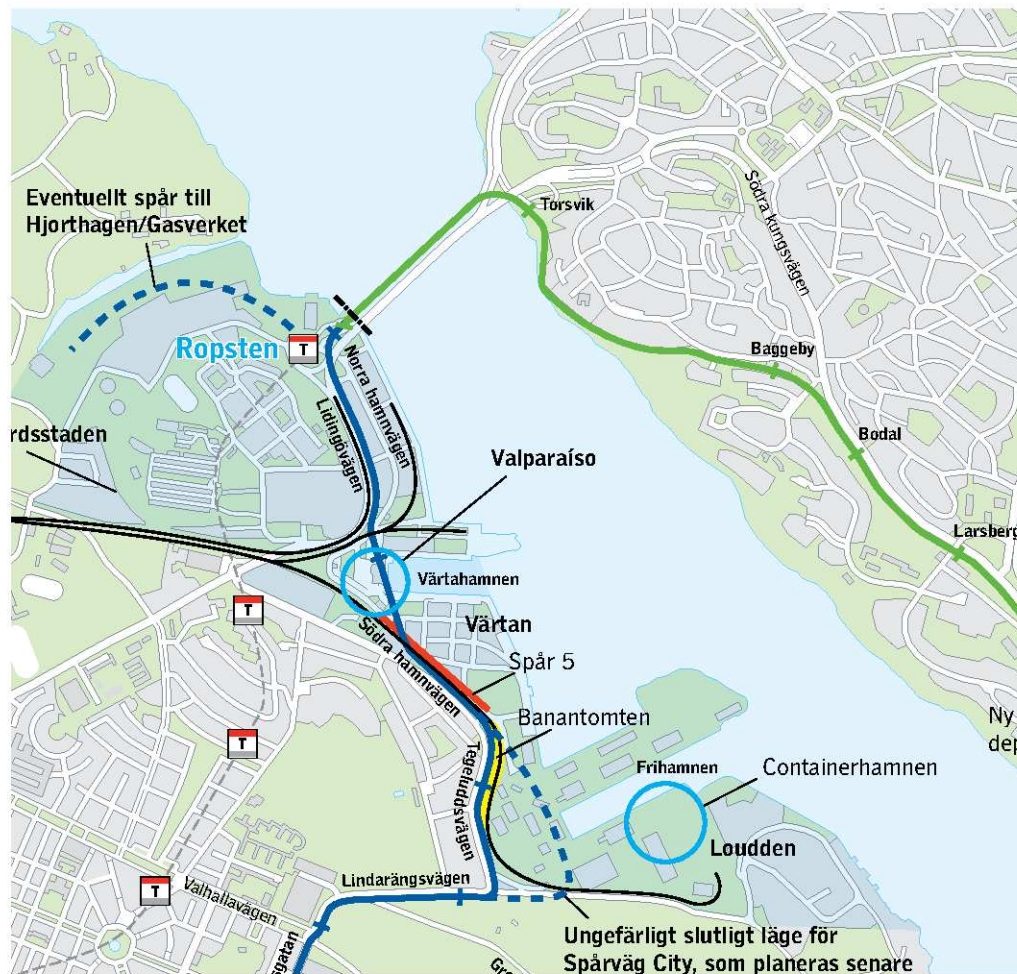
När Norra länken och trafikplatsen färdigställt kommer trafiken på Tegeluuddsvägen att delvis fördelas över till Södra Hamnvägen. Samtidigt innebär den tänkta exploateringen att trafikflödena totalt sett ökar, vilket troligen innebär att flödena på Tegeluuddsvägen ligger kvar ungefär på dagens nivå. Den tunga trafiken kommer att minska då verksamheterna vid containerterminalen och på Loudden avvecklas.

### Östlig förbindelse

Som del i ringleden runt Stockholm har tidigare diskuterats möjligheten att bygga den så



Tänkt dragning av Spårväg City genom Norra Djurgårdsstaden<sup>31</sup>  
(Bild: SL – kartan är beskuren)



kallade Österleden<sup>28</sup> inklusive på- och avfartsramper till leden vid Frihamnen. En arbetsplan för leden togs fram initialt men projektet avbröts under 1997. Trafikverket genomförde under 2006 en ny förstudie<sup>29</sup> i vilken alternativa lösningar till en östlig förbindelse studerades. Arbetet slutfördes dock inte vilket innebär att det i dagsläget inte finns några beslut kring vare sig utformning eller genomförande av den östliga förbindelsen. I det fall den östliga förbindelsen genomförs i enlighet med den ursprungliga utformningen av Österleden, bedöms en anslutning till det regionala vägnätet avlasta trafikflödet i Södra Värtahamnen likaväl som Hjorthagsmotet.

## Spårväg City

Staden planerar i samarbete med SL för en spårvägssträckning från Stockholms City (T-centralen) till Ropsten i Norra Djurgårdsstaden – Spårväg City<sup>30</sup>. Delar av spårvägssträckningen från Hamngatan till Djurgården har genomförts. Spårvägen syftar till att förbättra kollektivtrafiken i de centrala delarna av staden och binda samman bland annat Norra Djurgårdsstaden med cityområdet. Då spårvägen ansluts till Ropsten kommer den att kopplas samman med Lidingöbanan. En

ny spårvagnsdepå planeras att uppföras på Lidingö.

Ett samrådsförslag till järnvägsplan presenterades under våren 2011 och i augusti tog landstingets trafiknämnd beslut<sup>31</sup> om att föreslå landstingsfullmäktige att godkänna genomförandet av hela utbyggnaden från T-centralen till Gåshaga brygga på Lidingö. Enligt beslutet kan spårvägen till vissa delar komma att genomföras fram till 2014. Ett genomförande av hela sträckan genom hamnområdet behöver samordnas med andra pågående projekt i området, till exempel genomförandet av Norra Länken och utbyggnaden av Värtapiren. Temporära sträckningar av spårvägen kommer att bli aktuella under utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Hela sträckan från T-Centralen till Gåshaga brygga kan tidigast trafikeras från augusti 2017.

## 6. Riksintressen, planer och förordnanden

### Stockholms innerstad med Djurgården

Södra Värtahamnen ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Riksintresset motiveras av Stockholms långvariga historia som politiskt och administrativt centrum och dess speciella förutsättningar för handel, kommunikationer och försvar. Alla epoker från medeltiden till nutid finns representerade i form av stadsplaner och byggnadsverk. Inom riksintresset finns utpekade byggnader och miljöer som särskilt speglar olika epoker eller kan berätta något väsentligt om äldre tiders syn på den byggda miljön. Södra Värtahamnen har inte pekats ut i det sammanhanget.

### Kungliga Nationalstadsparken

Området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården är sedan 1995 utpekad som nationalstadspark. Parken, som för närvarande är den enda i Sverige, ligger i huvudsak i Stockholm

och Solna och till en mindre del även i Lidingö. Programområdet Södra Värtahamnen ligger inte i direkt anslutning till Nationalstadsparkens gräns. Relationen mellan planerad utveckling i området och Nationalstadsparkens kvaliteter och värden är dock viktiga att beakta i den fortsatta planeringen, utifrån aspekter så som stärkta ekologiska samband, möjligheter för boende och arbetande i området att röra sig till och från parken (primärt Gärdets öppna sportfält) med mera.

Parken omfattar i huvudsak södra och norra Djurgården, och består av drygt 26 km<sup>2</sup> land- och vattenområden, en yta motsvarande Stockholms innerstad. Kungliga Nationalstadsparken, som omfattas av kunglig dispositionsrätt, ägs i huvudsak av staten och förvaltas av Kungliga Djurgårdsförvaltningen. Området utgörs av ett historiskt landskap där olika värden och företeelser samspelar och förstärker varandra till en unik helhet. Inom Nationalstadsparken flätas park-, natur-, och bebyggelsemiljöer samman till ett unikt historiskt landskap. Parken utgör därför ett riks-

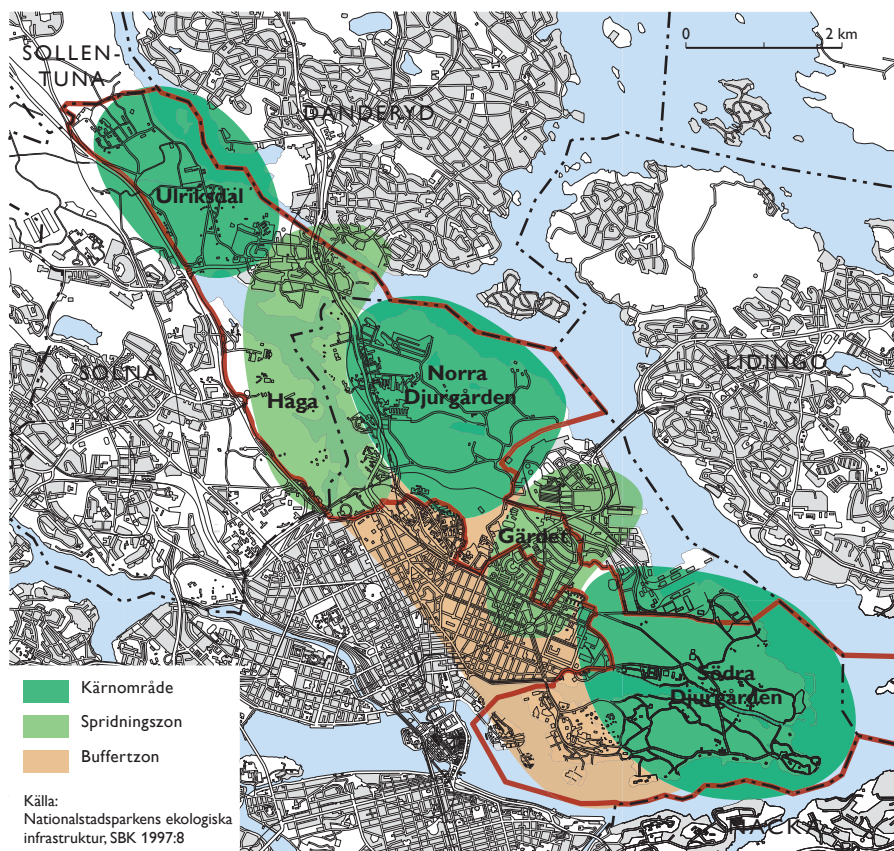
intresse att värna och bevara, och har ett särskilt skydd i miljöbalken. Området har utöver det nationella kulturarvet särskild betydelse ur rekreationshänseende samt för den ekologiska infrastrukturen<sup>33</sup>. Lagbestämmelsen omfattar natur- och parklandskapet samt exploaterade områden. Syftet är att skydda det historiska landskapets natur- och kulturvärden vid förändringar så som bebyggelse och andra åtgärder. Bestämmelsen har tydliga krav på markanvändning och utveckling, och tillåter inga åtgärder som innebär intrång eller skada. I områden som direkt gränsar till Nationalstadsparken gäller att inga åtgärder får utföras som kan medföra påtaglig skada på parken och dess värden.

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en översiktsplan<sup>34</sup> för Kungliga nationalstadsparken i syfte att ge vägledning för områdets markanvändning och bebyggelse, samt riktlinjer för hur Nationalstadsparkens lagskydd ska användas och följas. Översiktsplanen har antagits av kommunfullmäktige under 2009.



Nationalstadsparken med Södra  
Djurgården i förgrunden och Södra  
Värtahamnen i bildens högra kant

Nationalstadsparkens avgränsning och  
principskiss över dess spridnings- och  
buffertzoner.<sup>33</sup>



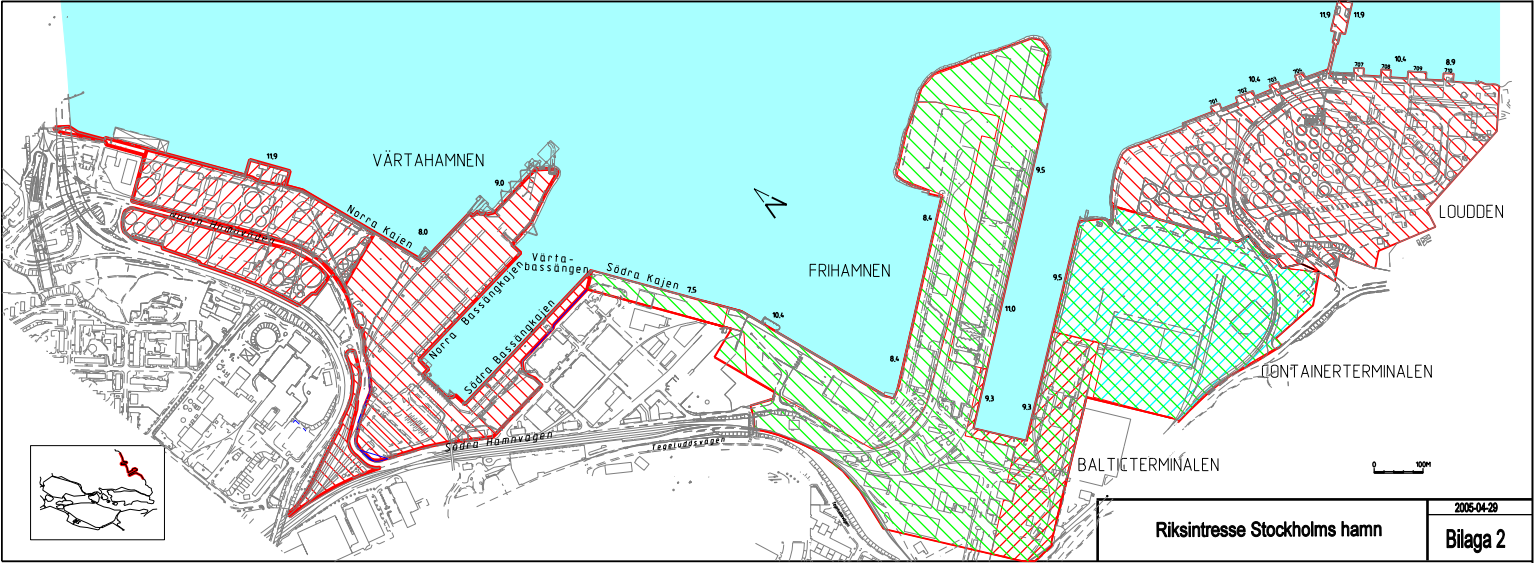
Utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv kan Nationalstadsparken betraktas vara väl integrerad i staden. Verksamheter och markanvändning är många gånger desamma på båda sidor om gränsen. Staden och stadslandskapet är i ständig förändring, också i omgivningarna till Nationalstadsparken. I planering invid Nationalstadsparken är det därför viktigt att ta vara på sambanden med parken. I Norra Djurgårdstaden innebär detta på sikt att områden vid till exempel Husarviken och Värtan-Frihamnen kommer att öppnas upp mot parken genom

att bebyggelsen möter parken i de offentliga rummen, som gator, promenadstråk och torg. Sambanden med Nationalstadsparken och övriga staden kommer genom detta att stärkas, med möjlighet för fler närboende och besökare att ta del av de kvaliteter och värden som Nationalstadsparken erbjuder.

### Riksintresse hamn

Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut 2001.

Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnarna har är dock inte preciserat i beslutet. Under 2005 redogjorde länsstyrelsen för en precisering av innebörden och konsekvenserna av riksintresset hamn tillika en beskrivning av vilka funktioner som ingår i riksintresset<sup>32</sup>. Syftet med denna precisering var att ta fram ett planeringsunderlag för stadens fysiska planering likaväl som annan tillståndsprövning. För Värtahamnen anges hamnverksamheten bestå av färjetrafik samt den järnvägsbundna trafiken



Nuvarande geografisk avgränsning av riksintresset Stockholms hamn med de olika delområdena markerade<sup>32</sup>. Den geografiska avgränsningen kommer att förändras i takt med att Vision 2015 genomförs



med Finland. I den norra delen av Värtahamnen hanteras även oljeprodukter och bränsle för energiproduktionen. Hamnens influensområde avgränsas utifrån påverkan av buller, vibrationer och luftföroreningar samt de risk- och säkerhetsaspekter och transporter som är kopplade till hamnen. I Södra Värtahamnen berör riksstresset hamn i dagsläget kvarteren Antwerpen, Hangö och Brest, södra kajen (cirka 40 meter), södra bassängkajen vid Värtaterminalen samt Tallink Siljas färjeterminal med uppställningsområde (se bild till vänster). I enlighet med Stockholms Hamnars Vision 2015 kommer hamnverksamheten i framtiden framför allt att koncentreras till de två pirarna, Värtapiren och Frihamnspiren, plus avgränsade ytor i anslutning till dessa. Delar av de illustrerade ytorna, där ingen hamnverksamhet bedrivs längre, har redan övertagits av staden.

## Miljökvalitetsnormer

### Luft

Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, Luftkvalitetsförordning (2010:477). Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Med utomhusluft

avses enligt förordningen utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Generellt är det normerna för kvävedioxid (dygnsmedelvärde) och partiklar (dygnsmedelvärde), PM10, som är svårast att klara i Stockholmsregionen.

I anslutning till programområdet är luftföroreningshalterna högst längs Lidingövägen där vägtrafiken är mest omfattande. Miljökvalitetsnormerna klaras dock i nuläget.

### Vatten

Sedan december 2009 finns det miljökvalitetsnormer för ytvatten, grundvatten och skyddade områden. Miljökvalitetsnormer för vatten uttrycks i ekologisk status (god eller hög) eller, för konstgjorda och kraftigt modifierade ytvattenförekomster, ekologisk potential (god eller maximal), samt kemisk status (god). Enligt vattenmyndigheterna (i detta fall Länsstyrelsen i Västmanlands län i egenskap av vattenmyndighet i Norra Östersjöns vattendistrikt) är det grundläggande målet för vattenförekomsterna i distriktet att uppnå åtminstone god status. Samtidigt får inte statusen försämrats i någon vattenförekomst.

Lilla Värtan är recipient för dagvatten från området och enligt Stockholms dagvattenstrategi är denna recipient mindre känslig för mänsklig påverkan men är värdefull ur friluftssynpunkt för bad och fiske. Lilla Värtan omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Enligt dessa får tillståndet i vattenförekomsten inte försämrats och god ekologisk potential och god kemisk status ska uppnås vid en given tidpunkt. Miljökvalitetsnormerna för Lilla Värtan anger att god ekologisk potential ska uppnås till 2021 och god kemisk ytvattenstatus till 2015, med undantag för tributyltennföreningar<sup>35</sup>. Lilla Värtan uppnår ej god kemisk status på grund av höga halter kvicksilver och tributyltenn. Lilla Värtan har klassificerats till ett kraftigt modifierat vatten och måttlig ekologisk potential med hänsyn till den påverkan som följer av hamnverksamheten. Risken finns att god kemisk status och ekologisk status/potential inte uppnås vid ovan angivna tidpunkter.

### Strandskydd

För Södra Värtahamnen gäller inget strandskydd, då området var detaljplanlagt och därmed undantogs när strandskyddslagen stiftades. I samband med att nya detaljplaner upprättas som ersätter de tidigare ska beslut



Det nybyggda handels- och kontorshuset i kvarteret Riga

om strandskyddets fortsatta upphävande ingå som bestämmelse i detaljplanerna.

## Gällande stads- och detaljplaner för Södra Värtahamnen

Området Södra Värtahamnen är till stora delar planlagt för industri- och hamnändamål. Gällande stadsplan från 1940 har i vissa delar ersatts av nyare stads- och detaljplaner i takt med att området utvecklats. Den senaste detaljplanen inom Södra Värtahamnen antogs under 2009 för utbyggnad av Värtapiren. År 2005 antogs detaljplanen för kvarteret Riga, ett kvarter för centrum- och kontorsändamål. Bebyggelsen är nyligen uppförd.

Förslag till nya detaljplaner<sup>4</sup> inom Södra Värtahamnen togs fram under 2005 med utgångspunkt från det övergripande programmet. Planerna innehöll förslag till bostadsbebyggelse om cirka 500 lägenheter i tre kvarter samt bebyggelse för hotell, parkering och centrumändamål. Staden kunde då konstatera att den föreslagna bebyggelsen potentiellt kunde påverka befintliga riksintressen negativt och att relationen mellan den föreslagna bebyggelsen och dessa intressen inte var tillräckligt väl belyst. Mot denna bakgrund samt att det pågick utredningar kring riksintresset Stockholms hamn, likaväl som att Stockholms Hamnar arbetade med att ta fram en vision för hamnverksamhetens långsiktiga utveckling, beslöt staden att avvakta med det fortsatta planarbetet tills vidare.

Nu gällande stads- och detaljplaner redovisas övergripande nedan.

### PI 2927 Värtahamnen mm (fastställd 1943)

Stadsplan för delar av Hjorthagen och Ladugårdsgärdet (Värtahamnen mm) – en av de första stadsplanerna för hamnområdet. Planen syftade till att säkerställa hamnverksamheten samt tillhörande upplags- och industriområden. Även elektricitetsverkets anläggning (nuvarande kvarteret Nimrod med Värtaverket) ingick i stadsplanen.

### PI 3893 Antwerpen, Bristol och Hull mm (fastställd 1951)

Stadsplan för industriändamål och upplag av olja. Planen syftade till att säkerställa säkerheten kring oljehantering. Oljehantering inom området har idag upphört.

### PI 5932 kv Brest (fastställd 1962)

Stadsplanen syftade till att inrymma lokaler för allmänt ändamål, specifikt personalutrymmen och skolningsverksamhet relaterat till hamnen.

### PI 7804 kv Amsterdam mm (fastställd 1977)

Stadsplanen, som omfattar ett större område mellan nuvarande Tegeluddsvägen och bangårdsområdet, syftade till att planlägga området för småindustrier, trafik- och järnvägsändamål, samt för parkändamål. Delar av de byggrätter som redovisades har inte utnyttjats.

### PI 8399 kv Neapel mm (fastställd 1986)

Stadsplanen syftade till att uppföra ny bebyggelse för kontorsändamål samt att till en mindre del reglera mark för trafikändamål. Planen har genomförts genom att tidigare bebyggelse rivits, bland annat en cirka 40 meter hög silo. Idag inryms förutom arbetsplatser även hotell (Hotell Ariadne).

### PI 8493 kv Lybeck (fastställd 1987)

Stadsplanen syftade till att möjliggöra en påbyggnad av befintlig bebyggelse med en indragen kontorsvåning, samt inglasning av befintliga gårdar.

### Dp 2004-05426 Ny trafikplats vid Hjorthagen (laga kraft 2009)

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerade trafikplats vid



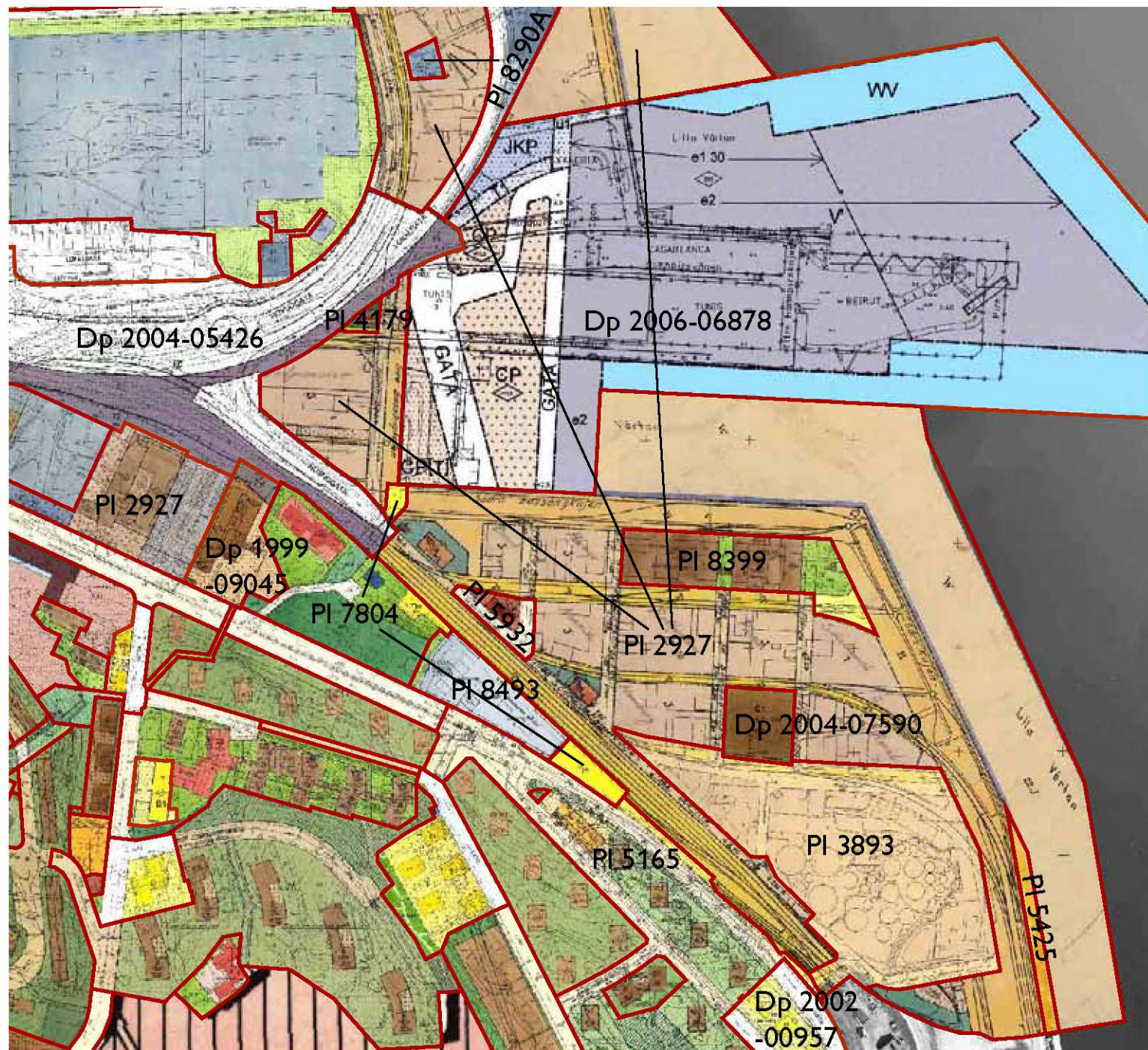
Lidingövägens anslutning till Norra Länken. Norra Länken genomförs för närvarande, med ett planerat färdigställande under 2015.

**Dp 2004-07590 kv Riga mm (laga kraft 2005)**

Detaljplanen syftade till att ändra användningsbestämmelsen från handel och kontor till centrumändamål för att möjliggöra en större andel handel och service inom kvarteret. Detaljplanen har nyligen genomförts (2010).

**Dp 2006-06878 Casablanca I mm (laga kraft 2010)**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Värtapiren i enlighet med Stockholms Hamnars utvecklingsplaner. Utbyggnaden möjliggör en modern hamnanläggning vid den nuvarande färjeterminalen. Föreslagen utfyllnad ger utrymme för nya kajplatser och bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande. Förutom ny terminalbyggnad, lagerlokaler, tullhus och andra lokaler för hamnverksamhet avser piren även inrymma uppställningsytor för lastbilar och trailers samt personbilar.





Bebyggelsen inom Hjorthagen, hamnen,  
Gärdet och delar av Östermalm 2011



Bebyggelsen inom samma område när hela Norra Djurgårds-  
staden är utbyggd 2030. Den nya bebyggelsen är schema-  
tiskt redovisad men ger en bild av hur staden växer fram till  
Lilla Värtans vatten.

